Stadtrat Jena
Beschlussvorlage

Einreicher:
Bündnis 90/Die Grünen

Jena, 28.10.2026

- öffentlich -

1. Betreff: Sichere und schnelle Radverkehrsachsen durch die Innenstadt

2. Bearbeiter/Vortragender: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

3. Vorliegende Beschlüsse zum Sachverhalt:
23/2323-BV Radverkehrsplan Jena 2035+

4. Aufhebung von Beschlüssen:

5. Gesetzliche Grundlagen:

6. Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt:

7. Auswirkungen auf das Klima:

8. Bürgerbeteiligung:

9. Realisierungstermin:

10. Anlagen: -

_____
Unterschrift

Der Stadtrat beschließt:

001 Zur Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und für zügige, sichere Verbindungen durch das Zentrum wird der Radverkehr in der Innenstadt künftig auf festgelegten Haupttrassen geführt.

002 Der Oberbürgermeister wird beauftragt, Varianten für eine schnelle Umsetzung dieser Haupttrassen zu prüfen und dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen. Vorrang haben kurzfristig wirksame Maßnahmen wie Markierungen, Fahrradstraßen, Einbahnstraßenöffnungen sowie Anpassungen von Signalisierung und Beschilderung; bauliche Lösungen sind ergänzend darzustellen. Für die Nord-Süd-Richtung ist dabei eine durchgängige Führung zwischen Eichplatz und Markt zu entwickeln. Ziel ist es, den Radverkehr zu bündeln, die Sicherheit zu erhöhen und Konflikte mit anderen Verkehrsarten, insbesondere dem Fußverkehr, zu minimieren.

003 Grundlage der Varianten sind die Maßnahmenvorschläge des Radverkehrsplans Jena 2035+ für die Innenstadt (Anlage 14 zu 23/2323-BV) sowie die Masterplanung Innenstadt. Die Varianten sind dem Stadtrat innerhalb von sechs Monaten nach Beschlussfassung vorzulegen.

Begründung:

Mit dem Radverkehrsplan Jena 2035+ (23/2323-BV) hat der Stadtrat am 21.03.2024 die konzeptionelle Grundlage für ein durchgängiges und sicheres Radverkehrsnetz beschlossen. Für die Innenstadt gibt der Maßnahmenplan eine klare Grundlinie vor: Der Grabenring aus Löbdergraben, Teichgraben, Leutragraben und Fürstengraben soll als Umfahrung für Radfahrende besonders attraktiv gestaltet werden, ergänzt um gezielte Zugänge über Kollegiengasse, Nonnenplan, Weigelstraße und Saalstraße. Die inzwischen vorliegende Masterplanung Innenstadt übernimmt diese Netzplanung weitestgehend. Die planerischen Grundlagen sind damit vorhanden. Während in den Stadtteilen erste Maßnahmen umgesetzt werden, etwa die kürzlich markierte Fahrradstraße in Jahn- und Talstraße, bleiben die Konflikte zwischen den Verkehrsarten in der Innenstadt weiter Gegenstand der Diskussion.

Für die Ost-West-Richtung ist die Führung über den Grabenring schlüssig, zumal der Holzmarkt ohnehin ein zentraler Knotenpunkt ist. In Nord-Süd-Richtung trägt sie nicht: Den Umweg um den Grabenring wird im Alltag kaum jemand in Kauf nehmen. Gerade hier verweist der Maßnahmenplan im Bereich des Eichplatzes auf die laufende Neugestaltung; eine durchgängige, konkret ausgeplante Führung zwischen Eichplatz und Markt enthält er nicht. Ebenso fehlt eine klare Verbindung aus dem Paradies in Richtung Jena-West sowie in das Damenviertel. Wer diese Wege zurücklegt, wird faktisch auf Fußgängerbereiche mit dem Zusatz „Rad frei“ verwiesen, die für eine Bündelung des durchgehenden Radverkehrs weder gewidmet noch geeignet sind. Der Radweg der Thüringer Städtekette verläuft zudem mitten

durch das Jenaer Zentrum, ohne dass eine entsprechende Führung ausgebildet wäre.

Die wiederkehrende Debatte über Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden wird dieser Ausgangslage nicht gerecht. Radfahrende sind kein grundsätzliches Sicherheitsproblem; das eigentliche Problem ist die fehlende Infrastruktur. Der Radverkehr in Jena bewegt sich stabil auf hohem Niveau. Allein im ersten Halbjahr 2025 wurden an den städtischen Dauerzählstellen über 1,4 Millionen Fahrten erfasst, davon über 350 Tausend im Umkreis der Innenstadt. Wo diesem Aufkommen keine eigene, erkennbare Trasse gegenübersteht, verteilt es sich zwangsläufig auf Flächen, die primär dem Fußverkehr dienen. Bereits 2022 hat die Stadt auf Anregung des Beirats für Menschen mit Behinderung Bodenmarkierungen zur gegenseitigen Rücksichtnahme unter anderem in der Johannisstraße, der Löbderstraße und der Neugasse angebracht. Aus Sicht des Beirats entstehen dort weiterhin gefährdende Situationen, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen und Eltern mit Kinderwagen. Appelle und Markierungen allein lösen eine Nutzungskonkurrenz nicht auf, die planerisch angelegt ist.

Eine sinnvolle und erkennbare Führung des Radverkehrs wirkt an genau dieser Stelle. Sie verlagert den durchgehenden Verkehr dorthin, wo er zügig und regelkonform fahren kann, verringert dadurch das Ausweichen auf Fußgängerbereiche und stärkt so das Sicherheitsgefühl von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden gleichermaßen. Attraktive Trassen sind damit kein Zugeständnis an eine Verkehrsart zulasten einer anderen, sondern die Voraussetzung dafür, dass die Innenstadt für alle nutzbar und aufenthaltsfreundlich bleibt.

Tragfähige bauliche Lösungen im dicht bebauten Innenstadtbereich, insbesondere mit Blick auf die dynamische Entwicklung rund um den Eichplatz, braucht erhebliche Zeit und Mittel. Kurzfristig soll deshalb primär auf Maßnahmen gesetzt werden, die ohne größere Umbauten auskommen: Fahrradstraßen, Einbahnstraßen freigaben, Markierungen und verbesserte Knotenpunkte. So werden auch kurzfristig Konflikte nachhaltig reduziert.